



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

HE
3070
.P25
A4

A 756,744 DUPL



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG

PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

BY
Mr. Philo Parsons

OF DETROIT

1871

TRANSPORTATION LIBRARY





CHEMIN DE FER

DE

PARIS A SAINT-GERMAIN.

REVUE DES ÉCRIVAINS

PARIS A L'ÉCRIVAIN.

IMPRIMERIE DE GRÉGOIRE, RUE DU CROISSANT, 16.

Compagnie du **CHEMIN DE FER**

no. 2

DE

PARIS A SAINT-GERMAIN.

ADMINISTRATEURS :

MESSIEURS

Le baron JAMES DE ROTHSCHILD ; | ADOLPHE D'EICHTHAL ;
SANSON DAVILLIER ; | AUGUSTE THURNEYSSSEN.

DIRECTEUR :

M. ÉMILE PERRIER.

INGÉNIEURS :

MM. ÉMILE CLAPEYRON ; — STÉPHANE MONY ; — GABRIEL LAMÉ.

1855.

RUE DE TIVOLI, N° 16.

Transportation
Library

HE

3070

. P25

A4

11/11/2001

transport.

Les plans et les projets du chemin de fer de Paris à Saint-Germain ont été déposés le 7 septembre 1832 à la direction des ponts et chaussées à l'appui de la demande en concession de cette entreprise.

Les avant-projets ont été mis aux enquêtes à Paris, à Versailles, à Saint-Germain et à Saint-Denis, par arrêtés du préfet de la Seine en date du 26 septembre 1832, et du préfet de Seine-et-Oise en date du 25 du même mois.

Les registres d'enquête dans le département de la Seine ont été ouverts le 10 octobre et fermés le 10 novembre 1832. Dans le département de Seine-et-Oise, l'ouverture s'en est faite le 15 octobre, et la clôture le 15 novembre 1832.

Une commission réunie à l'Hôtel-de-Ville de Paris et composée de MM. Benoist, Fosseau-Colombel, Pirault-Deschaumes, Tatet, Masson, Jaïques, Gillet, Benazet, Riant et Roard, a approuvé les projets le 27 décembre 1832.

La commission du département de Seine-et-Oise, formée par arrêté du préfet des 13, 15 novembre et 8 décembre 1832, de MM. Farmain de Sainte-Reine, Guy, maire de Saint-Germain, Camille Perrier, le colonel Girod (de l'Ain), Martin, Meunier, Journet,

Lefebvre, Ferdinand Petit, Lacroix et Fricoté, avait déjà approuvé les mêmes projets le 12 décembre 1832.

La chambre de commerce de Paris et le tribunal commerce de Versailles consultés, ont donné leur avis approbatif.

Le préfet de la Seine a approuvé le 6 février 1833, le préfet de Seine-et-Oise le 19.

Le conseil-général des ponts et chaussées a, sur le rapport de M. Lamandé, inspecteur-général des ponts et chaussées, approuvé les plans à la date du 11 mars 1833.

Le cahier des charges a été signé le 20 mars 1835, par M. le ministre de l'intérieur, M. le directeur-général des ponts et chaussées, et M. Émile Pereire.

Le projet de loi de concession, au nom de M. Emile Pereire, a été présenté à la chambre des députés le 2 avril 1835.

Une commission, formée de MM. Fulchiron, le colonel Lamy, Koecklin, François Delessert, Pons, Ladoucette, Paris, Peyret-Lallier et Bonnefons, l'a examiné, et M. le colonel Lamy a présenté en son nom un rapport approbatif à la chambre le 13 mai 1835.

Le projet de loi a été voté par la chambre des députés le 6 juin 1835, à la majorité de 224 voix contre 42.

La commission de la chambre des pairs, composée de MM. le baron Bernard, Besson, Bertin de Vaux,

le comte de Bondy, le vicomte de Caux, le comte Clément de Ris et le comte de Germiny, a, dans sa séance du 27 juin 1835, proposé l'adoption du projet par l'organe de son rapporteur, M. le comte de Germiny.

Le projet de loi a été voté par cette chambre le 29 juin 1835 à la majorité de quatre-vingt-dix voix contre deux.

La loi a été promulguée au *Bulletin des Lois* à la date du 9 juillet 1835.

L'acte par lequel M. Émile Pereire a formé une société anonyme avec MM. de Rothschild frères, Louis D'Eichthal et fils, Jean-Charles Davillier et compagnie, et Thurneyssen et compagnie, pour transmettre tous les droits et toutes les charges résultant de la concession du ~~chemin de~~ fer de Paris à Saint-Germain, a été signé le 2 novembre 1835.

L'ordonnance royale approbative de cet acte a été promulguée au *Bulletin des Lois* à la date du 4 novembre 1835.

LÉGENDE.

	Page.
Loi de concession du chemin de fer de Paris à Saint-Germain du 9 juillet 1835	9
Cahier des charges.	13
Tarif	25
Ordonnance royale du 4 novembre 1835 ap- probative des statuts	31
Statuts de la société anonyme.	33

Siège de la société : Rue de Tivoli, n° 16.

LOI

DE CONCESSION DU CHEMIN DE FER

DE

PARIS A SAINT-GERMAIN.

N° 348.

Bulletin des Lois, première partie, Lois, n° 150.

Au Palais de Neuilly, le 9 juillet 1835.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons proposé, les chambres ont adopté, NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

L'offre faite par le sieur *Émile Pereire* d'exécuter, à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Saint-Germain, est acceptée.

ARTICLE 2.

Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge du sieur *Émile Pereire*, arrêtées, sous les dates des 20 mars et 12 mai 1835, par le ministre secrétaire d'état de l'intérieur, et acceptées, sous la date des mêmes jours, par ledit sieur *Émile Pereire*, recevront leur pleine et entière exécution.

Le cahier de ces clauses et conditions restera annexé à la présente loi.

ARTICLE 3.

Si les travaux ne sont pas commencés dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la présente loi, le sieur *Émile Pereire*, par ce seul fait, et sans qu'il y ait eu lieu à aucune mise en demeure, ni notification quelconque, sera déchu de plein droit de la concession du chemin de fer.

ARTICLE 4.

Si les travaux commencés ne sont pas achevés dans le délai de quatre ans, le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication nouvelle, ainsi qu'il est réglé au cahier des charges.

ARTICLE 5.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais du concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous ce jourd'hui, sera exécutée comme loi de l'Etat.

DONNONS EN MANDEMENT à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, ob-

server et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera ; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 9^e jour du mois de juillet, l'an 1835.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Par le Roi :

Le garde-des-sceaux de France, ministre secrétaire d'état au département de la justice et des cultes,

Le ministre secrétaire d'état au département de l'intérieur,

Signé C. PERSIL.

Signé A. THIERS. •



CAHIER DES CHARGES

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

ARTICLE 1^{er}

La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

ARTICLE 2.

Le chemin de fer partira de l'intérieur de Paris, et d'un point pris à droite ou à gauche de la rue Saint-Lazare. Il passera souterrainement sous les terrains de Tivoli, sous l'aqueduc de ceinture, le mur d'enceinte et la portion bâtie de la commune des Batignoles. Il se dirigera ensuite sur Asnières, et traversera la Seine en amont du pont d'Asnières. De là et par la garenne de Colombes, il suivra un tracé qui le rapprochera de nouveau de la rivière de la Seine, qu'il traversera une seconde fois en aval du pont de Chatou; de ce point, et par le bois du Vesinet, il viendra aboutir au nouveau pont du Pec, sur la rive droite de la Seine.

Le niveau des rails du chemin de fer, à l'entrée du souterrain vers la rue Saint-Lazare, se trouvera à seize mètres soixante-un centimètres en contrebas du repère n° 258 du nivellement de la ville de Paris, incrusté sur le regard de l'aqueduc de ceinture de la barrière de Monceau.

La pente maximum du chemin de fer ne dépassera pas trois millimètres par mètre.

ARTICLE 3.

Dans le délai de six mois au plus, à dater de l'adjudication de la concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan de cinq millimètres par mètre, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devra être joint un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ARTICLE 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

ARTICLE 5.

La distance entre les bords intérieurs des rails ne pourra être moindre de un mètre quarante-quatre centimètres (1^m 44^c), et celle comprise entre les faces extérieures des rails ne pourra être de plus d'un mètre cinquante-six centimètres (1^m 56^c). L'écartement intérieur compris entre les rails de chaque voie ne sera pas moins d'un mètre quatre-vingts centimètres (1^m 80^c), excepté au passage des souterrains et des ponts, où cette dimension pourra être réduite à un mètre quarante-quatre centimètres (1^m 44^c).

ARTICLE 6.

Les alignemens devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à huit cents mètres (800^m), et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordemens devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ARTICLE 7.

Il sera pratiqué au moins cinq gares entre Paris et Saint-Germain, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée.

Ces gares seront placées en dehors des voies et alternativement pour chaque voie. Leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins; leur remplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

ARTICLE 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

ARTICLE 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m), dont six pour le passage des voitures et deux pour les trottoirs. La hauteur, sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de six mètres (6^m) au moins; la largeur entre les parapets sera de sept mètres (7^m), et la hauteur de ces mêmes parapets de un mètre trente centimètres au moins (1^m 30^c).

ARTICLE 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour une route royale, à sept mètres (7^m) pour une route départementale, et à six mètres (6^m) pour un chemin vicinal.

ARTICLE 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées en l'article 9.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus

des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ARTICLE 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

ARTICLE 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder quatre centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

ARTICLE 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

ARTICLE 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m 03^c) ; les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

ARTICLE 16.

La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écou-

lement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs, qui seront construits à cet effet sous les routes royales ou départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

ARTICLE 17.

A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire, pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître, et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

ARTICLE 18.

Les souterrains, destinés au passage du chemin de fer auront, pour deux voies, sept mètres de largeur (7^m), entre les pieds-droits, au niveau des rails, et six mètres (6^m) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30^c).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentent des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et *imperméables*.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

ARTICLE 19.

Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

ARTICLE 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres, et non sur le chemin de fer.

ARTICLE 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 7 juillet 1835.

ARTICLE 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglemens confèrent à l'administration elle-même, pour les travaux de l'Etat : elle pourra en conséquence se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et réglemens aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglemens arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'état ; sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

ARTICLE 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

ARTICLE 24.

Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agens de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette sur-

veillance ne s'exerceront pas sur les détails particuliers de l'exécution des ouvrages : ils auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

ARTICLE 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

ARTICLE 26.

Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin et de ses dépendances ; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

ARTICLE 27.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidens, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie devra soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

ARTICLE 28.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par la compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur-général des ponts et chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur-général, pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ARTICLE 29.

La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social montant à trois millions au moins, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième de cette somme.

Si, dans le délai d'une année, à partir de l'homologation de la présente concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Les plans généraux et particuliers, les devis estimatifs, les nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations, rédigés ou recueillis aux frais et par les soins de la compagnie, deviendront la propriété du gouvernement. Moyennant la remise et l'abandon de ces divers documens, et pendant le délai seulement laissé par le second paragraphe du présent article pour l'ouverture des travaux, la compagnie pourra réclamer et obtiendra la restitution du cautionnement déposé pour garantie de sa soumission.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et à mesure que la compagnie aura exécuté des travaux ou justifiera, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains sur la ligne du chemin de fer pour des sommes doubles au moins de celles dont elle réclamera la restitution.

ARTICLE 30.

Faute, par la compagnie, d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1^{er}, faite

aussi, par elle, d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà mises en exploitation, et, s'il y a lieu, de de la partie non encore restituée du cautionnement.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

Si l'adjudication ouverte comme il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, excepté cependant pour les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, dont elle conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'article 53, à la charge par elle, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des articles 60 et suivans de la loi du 7 juillet 1833, d'enlever tous les matériaux, engins, machines, etc.; enfin de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si, dans un délai qui sera fixé par l'administration, elle n'a pas satisfait à toutes ces obligations, elle y sera contrainte par toutes les voies de droit.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

ARTICLE 31.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 23 avril 1805, dans la proportion assignée aux terres de meilleure qualité.

Les bâtimens et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

ARTICLE 32.

L'administration arrêtera, de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie.

La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les réglemens qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les réglemens dont il s'agit dans les deux paragraphes précédens seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ARTICLE 33.

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède pendant le laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'homologation de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dûs à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru ; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par quart de tonne : ainsi tout poids compris entre un quart et une demi-tonne payera comme une demi-tonne ; tout poids compris entre une demi-tonne et trois quarts de tonne payera comme trois quarts de tonne, etc.

TARIF.

Par tête et par kilomètre.

Voyageurs (non compris le dixième du prix des places dû au trésor public.

Bestiaux
 { Bœufs, vaches, taureaux, transportés par voitures.
 Cheval, mulet, bêtes de trait.
 Veaux et porcs.
 Moutons, brebis, chèvres.

Par tonne de houille et par kilomètre.

1^{re} CLASSE. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulière, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.

2^e CLASSE. Blés, grins, farines, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbres en blocs, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.

3^e CLASSE. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons et spiritueux; huiles; cotons et autres lainages; bois de menuiserie, teintures et autres, bois exotiques; sucre, café, drogues, épicerie, denrées coloniales; objets manufacturés.

Objets divers.

Voitures sur plate-forme.

Machine locomotive, avec ou sans chariot, soit qu'elle remorque un convoi, ou qu'elle soit remorquée elle-même

Et par tonne de son poids réel.

Chaque wagon ou chariot ou autre voiture, destiné au transport sur le chemin de fer et y passant à vide

Les mêmes wagons ou voitures paieront comme voitures à vide, indépendamment du prix qui serait dû pour leur chargement, toutes les fois que ce chargement ne sera pas d'une tonne au moins.

PRIX DE		
Péage.	Transport	TOTAL.
f c	f c	f c
0 05	0 02 5	0 07 5
0 06	0 04	0 10
0 04	0 02	0 06
0 01	0 01	0 02
0 01	0 00 7 5	0 01 7 5
0 05	0 03	0 08
0 07	0 05	0 12
0 09	0 05	0 14
0 10	0 06	0 16
0 18	0 10	0 28
0 18	0 06	
0 08	0 04	0 12

ARTICLE 34.

Les denrées, marchandises, effets, animaux, et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie,

ARTICLE 35.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes;

2° A toute voiture pesant avec son chargement plus de quatre mille kilogrammes.

Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui avec son chargement, pèserait de quatre à huit mille kilogrammes, mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

ARTICLE 36.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de deux cent cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble une demi-tonne et au-delà, d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie.

ARTICLE 37.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie

contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

ARTICLE 38.

Les agens et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ARTICLE 39.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissemens aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillans, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le services des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariofs, voitures, matériaux combustibles et approvisionnement de tout genre et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, la compagnie en conservera la propriété, si mieux elle n'aime les céder à l'état, qui sera tenu, dans ce cas, de les reprendre à dire d'experts.

ARTICLE 40.

Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fers, qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées, mais toutes

dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

ARTICLE 41.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

ARTICLE 42.

Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchemens ou prolongemens, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglemens de police et de services établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchemens et prolongemens.

ARTICLE 43.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

ARTICLE 44.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition,

aux prix déterminés par le tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ARTICLE 45.

La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat-général de la préfecture de la Seine.

ARTICLE 46.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'état.

ARTICLE 47.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de un franc.

ARTICLE 48.

La concession ne sera valable et définitive qu'après l'homologation de la loi.

Proposé par le conseiller d'état, directeur-général des ponts et chaussées et des mines.

Paris, le 19 mars 1835.

Signé LEGRAND.

Approuvé, le 20 mars 1835.

Le ministre secrétaire d'état au département de l'intérieur,

Signé A. THIERS.

Accepté le présent cahier des charges dans toute sa teneur.

Paris, le 20 mars 1835.

Signé ÉMILE PERRIER.

Vu et paraphé *ne varietur*.

Le président de la chambre des députés,

Signé DUPIN.

Vu pour être annexé à la loi du 9 juillet 1835.

Le ministre de l'intérieur,

Signé A. THIERS.

Clauses supplémentaires ajoutées au Cahier des charges approuvé le 20 mars 1835 par M. le ministre de l'intérieur, et accepté le même jour par le concessionnaire.

1^o Il est expressément stipulé que la compagnie, dans les modifications qu'elle est autorisée à proposer, en vertu du second paragraphe de l'article 3, ne pourra ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article 2.

2^o Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer autont au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

3^o Dans l'article 24 du cahier des charges, les mots : « *ne s'exerceront pas sur les détails particuliers de l'exécution des ouvrages; ils* » seront supprimés.

4^o Les ponts à construire sur la Seine pourront être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ses piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

5^o Indépendamment des conditions stipulées en l'article 29, la compagnie, avant de pouvoir mettre la main à l'œuvre, sera tenue de porter à trois cent mille francs le cautionnement de deux cent mille francs qu'elle a déjà déposé pour la première garantie de sa soumission.

Ce complément de cautionnement aura lieu soit en numéraire, soit en rente sur l'état, soit en autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

6^o Dans le cas de déchéance prévu par le second paragraphe de l'article 29, et par dérogation spéciale au troisième paragraphe de ce même article, la moitié du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du gouvernement et restera acquise au trésor public; l'autre moitié seulement sera restituée moyennant la remise et l'abandon à l'état des plans généraux et particuliers, des devis estimatifs, nivellemens, profils, sondes et autres résultats d'opérations, rédigés ou recueillis aux frais et par les soins de la compagnie.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième, ainsi qu'il est stipulé au dernier paragraphe dudit article 29; néanmoins le dernier cinquième ne sera remis qu'après l'achèvement et la réception définitive des travaux.

7^o Le troisième paragraphe de l'article 33 sera modifié ainsi qu'il suit :

Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi tout poids au-dessous de cent kilogrammes paiera comme pour cent kilogrammes; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme pour deux cents kilogrammes, etc.

8° Les quatrième et cinquième paragraphes de l'article 36 seront modifiés ainsi qu'il suit :

Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble plus de deux cents kilogrammes ou au-delà, d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature quoiqu'emballés à part, tels que sucres, cafés, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transports seront librement débattus avec la compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 40 centimes (0 fr. 40 c.)

9° Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excèdera pas quinze kilogrammes, sans être tenu pour le port de ce bagage à aucun supplément pour le prix de sa place.

10° Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Proposé à l'approbation de M. le ministre de l'intérieur.

Paris, le 12 mai 1835.

*Le conseiller d'état directeur-général des ponts et
chaussées et des mines,*

Signé **LEGRAND.**

Approuvé, Paris, le 12 mai 1835.

Le ministre secrétaire d'état de l'intérieur,

Signé **A. THIERS.**

Accepté dans toute leur teneur les clauses supplémentaires ci-dessus énoncées.

Paris, le 12 mai 1835.

Signé **ÉMILE PERRIER.**

Vu pour être annexé à la loi du 9 juillet 1835.

Le ministre de l'intérieur,

Signé **A. THIERS**

ORDONNANCE DU ROI.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présens et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce,

Vu la loi du 9 juillet 1835, qui concède au sieur *Émile Pereire* l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Saint-Germain,

Vu les art. 29 à 37, 40 à 45 du Code de commerce,
Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La société anonyme formée pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, par acte passé le 2 novembre 1835, par devant Fould et son collègue, notaires à Paris, est autorisée.

Sont approuvés les statuts contenus audit acte, lequel restera annexé à la présente ordonnance.

ARTICLE 2.

Ladite société est soumise aux clauses et conditions imposées au sieur *Émile Pereire* par la loi du 9 juillet 1835, et par le cahier des charges y annexé.

ARTICLE 3.

Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

ARTICLE 4.

La société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministère du commerce, aux préfets des départemens de la Seine et de Seine-et-Oise, au greffe du tribunal de commerce et à la chambre de commerce de Paris.

ARTICLE 5.

Notre ministre secrétaire d'état du commerce est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Bulletin des Lois*, insérée au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départemens de la Seine et de Seine-et-Oise.

Fait au palais des Tuileries, le 4 novembre 1835.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

*Le ministre secrétaire d'état au département
du commerce.*

T. DUCHATEL.

STATUTS

DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER

DE

PARIS A SAINT-GERMAIN.

Par devant M. Émile Fould et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Sont comparus :

M. Émile Pereire, concessionnaire du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, demeurant à Paris, rue Tivoli, 16, d'une part;

Et MM.

Le baron James de Rothschild, représentant MM. de Rothschild frères, banquiers, demeurant à Paris, rue Laffitte, 15;

Adolphe D'Eichthal, représentant MM. Louis d'Eichthal et fils, banquiers, demeurant à Paris, rue Lepelletier, 14;

Sanson Davillier, représentant de MM. Jean-Charles Davillier et compagnie, manufacturiers, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, 16;

Et Auguste Thurneysen, représentant MM. Thurneysen et compagnie, banquiers, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 22.

D'autre part,

Lesquels ont exposé ce qui suit :

M. Émile Pereire ayant obtenu, par une loi en date, au château de Neuilly, du 9 juillet 1835, promulguée au *Bulletin des Lois*, sous le numéro 349, la concession définitive du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, aux charges et conditions arrêtées entre lui et le ministre de l'intérieur, les 20 mars et 12 mai 1835, suivant le cahier des charges annexé à ladite loi, a fait part aux autres comparans de son intention de faire de sa concession l'ob-

jet d'une société anonyme. Ces derniers ayant consenti à concourir à la réalisation de ce projet, il a été arrêté entre eux, ainsi qu'il suit, les clauses et conditions de ladite société.

TITRE I.

De la formation de la société.

ARTICLE PREMIER.

Il est formé entre les comparans et tous ceux qui sont et seront actionnaires, et, qui, par cela seul, seront censés adhérer aux présens statuts, une société anonyme, sauf l'approbation du gouvernement, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, de toutes ses dépendances, et des embranchemens qui seront demandés par la compagnie et concédés par le gouvernement.

La société est établie sous la dénomination de *Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain*.

Le siège de la société est fixé à Paris.

ARTICLE 2.

La société commencera le jour de l'ordonnance royale approbative des présens statuts, et elle durera jusqu'à la fin des quatre-vingt-dix-neuf ans, terme de la concession, c'est-à-dire jusqu'au 9 juillet 1934.

TITRE II.

Fonds social.

ARTICLE 3.

Le fonds social se compose :

1° Des droits concédés par la loi du 9 juillet 1835 à M. Émile Pesaire qui déclare en faire l'apport à la société, ainsi que tous les plans, projets et documents y relatifs ;

2° D'une somme de six millions de francs, représentée par douze mille actions de cinq cents francs chacune.

ARTICLE 4.

Dix mille actions sont dès à présent souscrites comme il suit :

MM. de Rothschild frères....	2350	actions montant à 1,175,000
Louis D'Eichthal et fils.	2350	1,175,000
J.-Ch. Davillier et C ^e ...	2350	1,175,000
Thurneyssen et C ^e	2350	1,175,000
Émile Pereire.....	600	300,000

10,000 actions montant à 5,000,000f.

Les deux mille actions restantes seront émises par le conseil d'administration pour le compte de la société, au fur et à mesure de ses besoins.

Elles ne pourront être émises que par le ministère d'un agent de change, et dans aucun cas pour une valeur inférieure à 500 fr.

ARTICLE 5.

Le versement du montant des souscriptions aura lieu comme suit :

Un cinquième comptant.

Un cinquième le 15 octobre 1835.

Un cinquième le 15 janvier 1836.

Un cinquième le 15 avril 1836.

Un cinquième le 15 juin 1836.

Sur les premiers versements, il sera prélevé une somme de 300,000f. pour former le cautionnement mentionné au cahier des charges sus-énoncé.

Et par suite le cautionnement provisoire, fourni par MM. Louis D'Eichthal et fils et Thurneyssen et Comp^e, devenant libre, leur sera immédiatement rendu.

Jusqu'à ce que la totalité de la souscription ait été versée, il ne sera délivré que des promesses d'actions nominatives, dont le transfert ne pourra s'effectuer sans l'approbation préalable du conseil d'administration.

Les versements seront effectués à la caisse de la société.

ARTICLE 6.

A défaut de versement aux époques indiquées, les promesses

d'actions seront vendues à la bourse par le ministère d'un agent de change, à la diligence du conseil d'administration *sur duplicata* pour compte du porteur retardataire, et il lui sera tenu compte de la plus-value, s'il y en a, après déduction de l'intérêt du retard et des frais.

Les actionnaires ne seront engagés que jusqu'à concurrence du capital de leur actions : tout autre appel de fonds est interdit.

TITRE III.

Des actions et coupons de fondation.

ARTICLE 7.

Les actions seront au porteur : elles pourront toutefois être déposées au bureau de la compagnie dans une caisse à trois clés et seront représentées dans ce cas entre les mains du porteur par un certificat de dépôt nominatif.

Le transfert dudit certificat devra être certifié par un agent de change.

ARTICLE 8.

Les actions sont numérotées de un à douze mille ; elles sont extraites d'un registre à souche et signées par deux administrateurs et le directeur.

ARTICLE 9.

Les actions sont indivisibles : les propriétaires indivis d'actions sont tenus de se faire représenter par une seule personne.

ARTICLE 10.

Il sera délivré à M. Émile Pereire ou à ses ayant-droits, pour représenter l'apport qu'il a fait sous l'article 3, un titre de fondation divisé en deux mille coupons, numérotés de 1 à 2,000, détachés d'un registre à souches et signés par deux administrateurs et le directeur.

Cette délivrance ne se fera qu'à l'époque où l'entreprise aura donné lieu à une répartition de l'excédant des bénéfices nets, après le prélèvement des 25 francs par action, conformément à l'article 12 ci-après.

Les coupons de fondation devront porter l'inscription suivante :

Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Coupon de fondation donnant droit à un deux millième de la part attribuée à M. Émile Pereire dans les bénéfices nets pour représenter l'apport fait par lui des droits résultant de la loi du 9 juillet 1835 et de ses plans et travaux.

TITRE IV.

De la répartition des produits et bénéfices.

ARTICLE 11.

L'excédant des produits sur les charges annuelles de l'entreprise constituera les bénéfices nets.

Les charges sont : les frais d'administration, d'exploitation et d'entretien, les réparations ordinaires et extraordinaires du chemin de fer et de ses dépendances ; les intérêts et l'amortissement des emprunts qui n'auraient pas été prélevés sur le fonds de la réserve.

ARTICLE 12.

Les bénéfices nets seront entièrement distribués entre les actionnaires jusqu'à concurrence de 25 fr. par action, sans recours d'une année sur l'autre et sauf la retenue éventuelle prévue par le paragraphe 1^{er} de l'art. 13.

Cette distribution opérée, l'excédant des bénéfices nets sera réparti comme il suit :

Moitié aux actionnaires ;

Un quart aux deux mille coupons de fondation attribués par l'art. 10 ci-dessus à M. Émile Pereire, pour représenter l'apport fait par lui des droits résultant de la loi du 9 juillet 1835, et de ses plans et travaux ;

Un quart au compte de la réserve destinée à pourvoir aux dépenses nécessaires pour les embranchemens, travaux d'amélioration et de développement jugés utiles à la prospérité de l'entreprise, les intérêts et l'amortissement des emprunts, et toutes les dépenses imprévues.

ARTICLE 13.

Le versement dans la réserve devra être égal au moins à demi pour cent par an du capital des actions émises. Dans le cas où ce minimum ne serait pas atteint, soit par les bénéfices disponibles des premières années, soit par ceux des années suivantes, il sera opéré une retenue proportionnelle sur le dividende de 25 fr. attribué aux actionnaires par l'art. 12.

Les sommes qui, en vertu du dernier paragraphe de l'article 12, auront été affectées à la réserve dans les premières années de la mise en activité du chemin, au-delà de ce minimum de demi pour cent, viendront en diminution du minimum exigé pour les années suivantes, si les bénéfices disponibles n'étaient pas suffisants pour le former.

Il sera procédé à une distribution de la réserve toutes les fois qu'il y aura en caisse un fonds suffisant pour distribuer cent francs par action et en laissant intacte une somme de cinq cent mille francs, nécessaire pour parer aux éventualités spécifiées dans les paragraphes précédents.

ARTICLE 14.

A mesure des distributions de la réserve prescrites par le dernier paragraphe de l'article 13, le dividende stipulé au n. 1 de l'article 12, sera réduit de cinq francs par chaque cent francs distribués.

ARTICLE 15.

Lorsque les distributions ci-dessus seront montées à cinq cents francs par action, le dividende stipulé au n. 1 de l'article 12, cessera absolument, le tout sans préjudice de la répartition énoncée au n. 2 du même article, laquelle continuera jusqu'à l'expiration de la société.

Après qu'il aura été distribué sur le fonds de réserve cinq cents francs par action, comme il vient d'être dit, ce fonds de réserve continuera à s'accroître jusqu'à concurrence d'un million de francs.

L'excédant sera distribué aux ayant-droits dans la proportion suivante :

Deux tiers aux porteurs d'actions de capital.

Un tiers aux deux mille coupons de fondation accordés à M. Émile Peireire.

TITRE V.

Du conseil d'administration.

ARTICLE 16.

La société est administrée par un conseil composé de sept membres qui ont le titre d'administrateurs. Ces administrateurs doivent être propriétaires en leur nom personnel chacun de cinquante actions inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

Les fonctions d'administrateurs sont gratuites.

ARTICLE 17.

Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale. Leurs fonctions dureront trois années ; ils pourront être réélus.

Le remplacement s'opérera de la manière suivante :

A l'assemblée générale qui suivra celle dans laquelle on aura organisé le conseil d'administration, conformément à l'art. 18 ci-après, le sort indiquera deux membres qui devront sortir. Deux autres sortiront l'année suivante et les trois derniers dans l'année qui viendra ensuite.

Il en sera toujours ainsi dans les années subséquentes, de manière à ce que la durée des fonctions des administrateurs soit constamment de trois années.

L'assemblée générale remplacera ceux des administrateurs qui viendraient à décéder ou à donner leur démission et ceux nommés en remplacement ne seront en exercice que pendant le temps qui resterait à courir à leurs prédécesseurs.

ARTICLE 18.

Par exception à l'art. 16, et jusqu'à la première assemblée générale, qui aura lieu après l'achèvement des travaux et au plus tard le 1^{er} mars 1838, dans laquelle le conseil d'administration devra être organisé conformément à l'art. 16, la société

sera provisoirement administrée par les quatre membres ci-après désignés comme fondateurs de la société.

MM. le baron James de Rothschild.

Auguste Thurneysen.

Sanson Davillier.

Adolphe d'Eichthal

Ils devront conserver 200 actions chacun pendant toute la durée de cette administration provisoire.

Ils pourvoiront eux-mêmes au remplacement de ceux d'entre eux qui viendraient à décéder, ou à donner leur démission, sauf confirmation par la première assemblée générale.

Leurs remplaçans seront soumis à l'obligation stipulée par le paragraphe 2 du présent article.

ARTICLE 19.

Le conseil d'administration nomme parmi ses membres, un président. La durée des fonctions du président est d'une année. Il peut être réélu.

En cas d'absence du président, il est remplacé par le plus âgé des administrateurs.

ARTICLE 20.

Le conseil d'administration se réunit au domicile de la société toutes les fois qu'il le juge nécessaire, mais au moins une fois par mois ; les délibérations, pour être valables, doivent être prises à la majorité des membres présens, dont le nombre ne peut être moindre de trois. Les délibérations sont inscrites sur un registre à ce désigné et signées du président, d'un administrateur de service et du directeur.

ARTICLE 21.

Le conseil d'administration est investi des droits les plus étendus que la loi accorde aux mandataires ; il approuve les marchés, autorise, effectue, et ratifie les achats de terrains, matériaux, machines, etc. ; il fait les réglemens de régime intérieur et extérieur de l'entreprise, détermine l'emploi des fonds restés libres ; il autorise la vente des terrains et bâtimens qui deviennent inutiles.

Il règle l'emploi de la réserve conformément aux présens sa-

tuts ; il détermine provisoirement les modifications à apporter aux tarifs , les transactions y relatives , le mode d'en opérer la perception.

Il propose à l'assemblée générale les embranchemens à établir.

Il nomme tous les agens et employés de la compagnie et les révoque , à l'exception du directeur. Il fixe leurs traitemens et salaires.

Il traite, transige, compromet sur tous les intérêts de la compagnie. Il ordonne les actions et poursuites qui doivent être exercées devant les tribunaux à la requête de la société , poursuite et diligence du directeur.

Les pouvoirs délégués par le conseil sont signés par un administrateur et par le directeur.

ARTICLE 22.

L'un des administrateurs devra toujours signer , conjointement avec le directeur , la correspondance , les marchés , les actes judiciaires , les contrats d'achats et de ventes , les transferts de rentes , d'actions , les engagemens de la compagnie , et toutes les quittances et décharges qui seraient nécessaires.

TITRE VI.

Du directeur et des ingénieurs.

ARTICLE 23.

Le directeur est nommé par le conseil d'administration ; il ne peut être révoqué que par l'assemblée générale , à la majorité des deux tiers des actions émises.

Il reçoit un traitement.

Il doit être propriétaire de cent actions jusqu'à la mise en activité du chemin de fer sur toute sa ligne, et après cette époque, de cinquante actions seulement, lesquelles seront inaliénables pendant toute la durée de ses fonctions ; à l'effet de quoi elles seront déposées pendant tout ce temps dans la caisse à trois clés de la société.

ARTICLE 24.

Les administrateurs désignés par les présents statuts nomment M. Émile Percire, directeur.

En cette qualité, il lui est alloué pour tout le temps qu'il sera en fonction un traitement fixe de douze mille francs par an, qui commence à courir à partir du 10 juin dernier, et dont le paiement doit être effectué de mois en mois.

ARTICLE 25.

Le directeur agit au nom de la compagnie ; il est chargé de l'exécution des délibérations et arrêtés du conseil d'administration.

Il a droit de présence et voix consultative au conseil d'administration.

Il conduit le travail des bureaux.

Il propose la nomination, révocation ou destitution des employés ou agents de la compagnie.

Il signe conjointement avec l'administrateur de service.

En cas d'absence ou de maladie, il est remplacé provisoirement par un administrateur délégué à cet effet par le conseil d'administration.

En cas de partage entre les administrateurs et jusqu'au jour où le conseil d'administration sera définitivement constitué conformément à l'article 18, il aura voix délibérative dans le conseil.

ARTICLE 26.

Le conseil d'administration confie l'exécution des travaux d'art et des machines à MM. Émile Clapeyron, ingénieur des mines, et Stéphane Mony, ingénieur civil.

Il leur adjoint, spécialement pour la partie des machines, M. Gabriel Lamé, ingénieur des mines, professeur à l'école polytechnique.

Sauf le cas de révocation, les fonctions des ingénieurs dureront jusqu'à l'achèvement du chemin. A cette époque, le conseil d'administration déterminera le personnel nécessaire pour les travaux d'entretien et autres travaux ultérieurs.

TITRE VII.

De l'assemblée générale.

ARTICLE 27.

L'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires et porteurs de coupons de fondation. Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents. Elle se réunit tous les ans au siège de la société, le premier mars à dater de l'époque indiquée par l'art. 18 pour la première assemblée générale.

Si le premier mars tombe un jour férié, l'assemblée sera de plein droit remise au lendemain.

Les assemblées générales peuvent être extraordinairement convoquées sur une décision du conseil d'administration pour tout objet spécial et d'urgence que la convocation devra mentionner. Dans tous les cas, les convocations doivent être annoncées un mois d'avance par insertions dans les journaux désignés par le tribunal de commerce de Paris pour ses publications légales.

ARTICLE 28.

L'assemblée générale est composée des porteurs de quarante actions de capital ou de quarante coupons de fondation ; chaque membre a une voix pour quarante actions ou pour quarante coupons sans que jamais le nombre total d'actions ou de coupons possédés par un seul individu puisse donner droit à plus de cinq voix.

Un porteur de certificat nominatif d'actions déposées ne peut être représenté que par un autre actionnaire porteur d'un mandat authentique. Il ne peut, soit comme mandataire, soit par lui-même, cumuler plus de cinq voix.

Pour être admis, il faut déposer dix jours à l'avance ses titres contre récépissé au bureau de la compagnie.

L'assemblée délibère à la pluralité des voix des membres présents, excepté dans le cas où une majorité spéciale est requise par les présents statuts.

ARTICLE 29.

L'assemblée n'est valablement constituée que si le nombre des

actions et coupons qui y sont représentés dépasse la moitié du chiffre total des actions et coupons réunis. Dans le cas contraire, elle est ajournée.

Une seconde assemblée sera convoquée avec de nouveaux avis à quinze jours d'intervalle. Les porteurs de vingt actions de capital ou de vingt coupons de fondation y seront admis et auront droit de vote. Dans ce cas seulement, chaque membre aura une voix pour vingt actions ou vingt coupons, sans que jamais un seul individu puisse avoir plus de cinq voix.

Cette seconde assemblée sera valablement constituée, quel que soit le nombre d'actions et de coupons qui y soit représenté, pourvu toutefois que le nombre d'actions y soit au moins triple de celui des coupons de fondation. Si le nombre de coupons de fondation dépassait cette proportion, les porteurs de ces coupons ne seraient admis à voter que dans l'ordre de l'inscription de dépôt exigée par le troisième paragraphe de l'art. 28, et seulement jusqu'à concurrence du tiers des actions présentes. Cette assemblée ne pourra connaître que des objets mis à l'ordre du jour de la première assemblée.

Pour le cas de modifications aux statuts, le nombre des actions ou coupons qui seront représentés dans l'assemblée devra être des deux tiers du chiffre total des actions et coupons réunis. La décision ne pourra être prise qu'aux deux tiers des voix présentes.

L'assemblée générale vote au scrutin secret.

ARTICLE 30.

L'assemblée générale sera présidée par le président du conseil d'administration qui désignera le secrétaire ; les deux membres les plus âgés seront scrutateurs.

Les délibérations de l'assemblée générale sont inscrites sur un livre spécial et sont signées par les membres du bureau.

ARTICLE 31.

L'assemblée générale entend les comptes arrêtés au 31 décembre de chaque année.

Elle nomme et révoque les administrateurs et le directeur.

Elle prononce sur les modifications à apporter aux statuts,

sauf l'approbation de l'autorité, et sur la dissolution anticipée de la société.

Elle statue sur toutes les questions qui lui sont soumises par le conseil d'administration.

Elle prononce, s'il y a lieu, sur les modifications faites ou à faire dans les tarifs, sur les embranchemens qui lui sont proposés par le conseil d'administration.

Dans le cas où il serait nécessaire de recourir à un emprunt, l'assemblée générale devra délibérer à la majorité des voix présentes et sous la condition exceptionnelle que les votans réunis justifieront de la propriété des deux-tiers du fonds social.

ARTICLE 32.

Si les comptes-rendus ne sont pas approuvés séance tenante, l'assemblée désignera parmi ses membres trois commissaires pour les examiner.

Ils feront leur rapport à l'assemblée générale qui doit être extraordinairement convoquée dans les deux mois.

TITRE VIII.

De la liquidation.

ARTICLE 33.

La société sera dissoute dans les cas suivans :

- 1° A l'expiration du terme fixé pour sa durée ;
- 2° Si l'assemblée générale reconnaît que les pertes se sont élevées aux trois quarts du capital social ;
- 3° Si la dissolution est demandée par un nombre d'actionnaires représentant la moitié plus une des actions de capital, et si elle est votée par l'assemblée générale à la majorité indiquée par le paragraphe 4 de l'article 29.

ARTICLE 34.

Au terme naturel de la société, la liquidation sera faite par les soins du conseil d'administration et du directeur.

Dans les autres cas, l'assemblée générale qui constatera si le

cas de liquidation forcée est arrivé, déterminera le mode à suivre pour opérer cette liquidation.

Dans tous les cas, le produit de la liquidation sera réparti entre toutes les actions jusqu'à concurrence de leur valeur nominale, moins les sommes distribuées aux termes du dernier paragraphe de l'art. 13.

S'il y a excédant, il sera réparti dans la proportion de deux tiers aux actions, et d'un tiers aux titres de fondation créés en faveur du concessionnaire. Dans tous les cas, les bénéfices loyalement distribués suivant inventaire légalement établi ne seront point sujets à rapport.

ARTICLE 35.

Toutes les contestations seront jugées par des arbitres juges, amiables compositeurs, qui seront nommés par le tribunal de commerce de Paris, à la requête de la partie la plus diligente. Quelque soit le nombre des parties contendantes, il ne pourra y avoir plus de trois arbitres.

Les arbitres élus seront dispensés d'employer les formes et délais de la procédure. Ils jugeront sur les mémoires et documens qui devront leur être remis de part et d'autre dans le mois de leur constitution.

Leurs jugemens seront souverains, sans appel ni recours en cassation.

Tout actionnaire dissident sera tenu d'élire domicile à Paris dans la huitaine du jour où une difficulté aura été soulevée par ou contre lui, et à défaut de cette élection de domicile elle sera de plein droit au siège de la société à Paris, et toutes significations lui seront régulièrement faites à ce domicile.

Pour l'exécution des présentes les comparans élisent domicile chacun en sa demeure sus indiquée.

Dont acte,

Fait et passé à Paris en la demeure respective des comparans, l'an mil huit cent trente-cinq, le deux novembre, et ont les compa-

rans signé avec les notaires, après lecture, la minute des présentes restée audit M^e Fould, l'un d'eux.

Ensuite est écrit : Enregistré à Paris, sixième bureau, le deux novembre, mil huit cent trente-cinq, vol. 126, f. 42, n. c-5 ; reçu deux francs pour mandat, cinq francs pour société et soixante centimes pour décime ; signé Huchel.

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

1

1





























7







The second part of the document provides a detailed overview of the current state of the organization. It includes a summary of the key findings from the research and a comparison of the results with previous studies. The text highlights the strengths and weaknesses of the organization and offers suggestions for improvement. It also discusses the potential impact of the findings on the industry and the broader community.

The third part of the document focuses on the implementation of the findings. It outlines the specific actions that need to be taken to address the identified issues and achieve the desired outcomes. It also discusses the resources required for the implementation and the timeline for completion. The text emphasizes the importance of ongoing monitoring and evaluation to ensure that the implementation is effective and sustainable.

The fourth part of the document provides a conclusion and a final summary of the findings. It reiterates the key points made throughout the document and offers a final thought on the importance of the research. It also includes a list of references and a bibliography of the sources used in the study.